

C

The St. Lawrence Seaway Authority



Annual Report 1988-1989

EXECUTIVE OFFICERS

W.A. O'NEIL
President

G. LANIEL
Vice-President

W.F. BLAIR
Member

J.B. McLEOD
Vice-President, Western Region

J.P. PATOINE
Vice-President, Eastern Region

V.C. DURANT
Secretary

H.L. FERGUSON
Chief Engineer

R.J. FORGUES
Comptroller and Treasurer

J.M. KROON
Director of Operations and Maintenance

K. OGLESBY
Director of Planning

C.G. TRÉPANIÉ
Director of Personnel and Administration

N.B. WILLANS
Counsel

OFFICES

Head Office
360 Albert Street
Ottawa, Ontario
K1R 7X7

Headquarters
202 Pitt Street
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Eastern Region
St. Lambert Lock
Saint-Lambert, Québec
J4P 3N7

Western Region
508 Glendale Avenue
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8



Cover photo by Thomas Manse

Copies of this report may be obtained from
The St. Lawrence Seaway Authority, 360 Albert
Street, Ottawa, Canada, K1R 7X7

(ISSN 0581-3298)

THE PRESIDENT'S MESSAGE

June 12, 1989

The Honourable Benoit Bouchard, P.C., M.P.
Minister of Transport

Dear Sir:

In accordance with the provisions of Section 150 of the Financial Administration Act, it is my pleasure to transmit to you the statement of accounts of The St. Lawrence Seaway Authority for the fiscal year ended March 31, 1989.

It is satisfying indeed to be able to report that Seaway traffic for the 1988 navigation season recorded its third consecutive year of recovery from the sharp decline in cargo tonnage which accompanied the widespread economic recession of the early 1980's. Although the increases over 1987 were modest — to 40.6 million tonnes or about 1½% on the Montreal-Lake Ontario section (M.L.O.) and 43.5 million or 2% on the Welland — they do provide clear evidence that the waterway remains firmly established as an economical and competitive transportation route for a substantial share of the goods which move to and from the North American continent each year. Moreover, had it not been for the drop of more than 3 million tonnes in Canadian grain shipments from the 1987 level due to the severe drought in the prairies, the Seaway's total cargo increase for 1988 would have been significantly higher.

In financial terms, 1988 was also an encouraging time for the Authority. Revenues for the fiscal year ending March 31, 1989 amounted to \$70 million compared to our budget forecast of \$67.5 million. Operating expenses were \$72 million, more than \$2 million below the \$74.1 million which had been anticipated. The increase in revenue combined with a decrease in expenses, resulted in a deficit of \$1.9 million, a welcome decline from the \$5.5 million loss experienced during the previous fiscal period. I am also pleased to report that, for the eleventh consecutive year, the company was able to cover its total costs of operating the Canadian portion of the St. Lawrence Seaway out of self-generated funds, without recourse to government subsidies or other outside assistance.

During 1988, tolls on the M.L.O. section of the Seaway remained fixed at the 1983 level for the sixth year in a row while, on the Welland Canal, an 8% increase was put into effect.

Operationally, conditions last year were relatively uneventful. The M.L.O. section opened to navigation on March 29 and the Welland Canal one day later. The two sections closed on December 23 and December 24, respectively, without any major difficulties being experienced. No significant accidents or interruptions to navigation occurred during the year and all vessels wishing to leave the system before freeze-up were able to do so.

It is also worth noting that fiscal 1988/89 marked the completion of the third year of the seven-year Welland Canal Rehabilitation Program. As you know, the primary purpose of this important undertaking is to ensure the provision of continued safe, reliable and efficient service to the users of the Seaway for a period of time extending well into the 21st century. The \$175 million program, costs of which are being funded by the Federal Government, involved the expenditure of \$24.4 million during the past year and the cumulative total so far amounts to \$63.5 million.

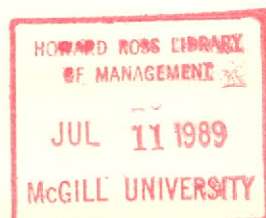
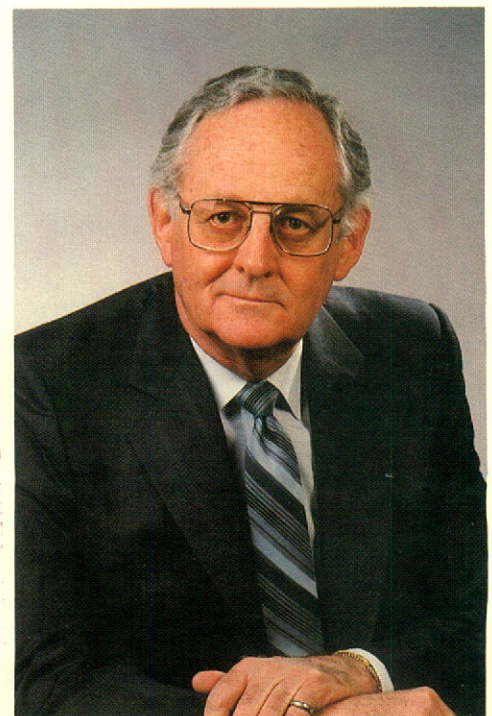
Looking back on the year as a whole, I think it is fair to say that the waterway has demonstrated once again its right to be considered as one of the most important transportation services involved in the movement of world trade. Keeping in mind the system's dependence upon the availability of grain for shipment and barring any major economic recession, the Authority is confident that the 1989 season will at least maintain the level of this trade carried on the Seaway.

Finally, I would like to say how encouraged we are by the events which transpired during our thirtieth year of operation and how much we are all looking forward to marking the 30th anniversary of the official opening of the St. Lawrence Seaway which took place on June 26, 1959.

Respectfully yours,



W.A. O'Neil



THE YEAR IN REVIEW

TRAFFIC

The gradual recovery in the level of Seaway traffic that was noted in last year's review continued during 1988. Despite its relatively modest nature, this improvement does indicate that the impact of the severe economic recession of 1981-82 — which adversely affected virtually all transportation modes as well as the Seaway — is diminishing and more normal commodity flows are reasserting themselves. Tonnage on the Montreal-Lake Ontario section (M.L.O.) during 1988 rose to 40.6 million tonnes compared with 40.0 million in 1987. On the Welland Canal, the figures were 43.5 million and 42.7 million, respectively.

This trend, with one major exception, was reflected in the increases recorded last season for nearly all categories of cargo. For example, iron ore shipments through the M.L.O. section totalled some 10.8 million tonnes, a healthy 13.1% increase over 1987. An even larger increase of 14.6% to 7.08 million, took place on the Welland. Coal moving downbound through the M.L.O. (a relatively new traffic increment for this section), rose to 713,000 tonnes, up 480,000 from the previous year. On the Welland Canal, which traditionally experiences a high level of coal movements, the increase of almost 25%, to more than 7 million tonnes, was also impressive. Similarly, the "Other Bulk" category, which comprises such diverse commodities as coke, petroleum products, scrap metals, chemicals, stone and salt, recorded a substantial rise of more than 16% on both sections of the system. This development was particularly welcome since it marked a resumption of the steady growth in this type of traffic which had been temporarily interrupted in 1987.

General cargo shipments for 1988 were also well above their average levels for the past decade, reaching 4.60 million tonnes on the M.L.O. and 3.27 million on the Welland. Manufactured iron and steel, by far the largest component of this relatively high-valued cargo category, was up to 4.28 million tonnes on the M.L.O. section, almost 19% above the previous year, while an increase of about 13½%, to 3.03 million, was recorded on the Welland Canal.

The exception to the general upward trend in last season's traffic was, unfortunately, grain — traditionally the Seaway's largest single commodity flow — which fell by almost 16% to 15½ million tonnes on the M.L.O. and 16 million on the Welland. The shortage of Canadian grain supplies, because of serious drought conditions on the prairies, was the main factor in bringing about this decline. Other circumstances which contributed to the decrease were the intensely competitive world market, and the adverse effect of the Canadian Western Grain Transportation Act on eastbound rail and water movements of grain for export. U.S. grain, on the other hand, increased by almost 8% over 1987 — to more than 5½ million tonnes on both sections of the system.

In summary, it can be said that despite the poor performance of Canadian grain, the Seaway's traffic record for the 1988 season was rather encouraging. In fact, had our grain shipments remained at the previous year's level, the total cargo increase for the year would have been in the order of 10%, instead of the less than 2% which was actually experienced.

The number of vessel transits on the system during 1988 was 3,909 — 2,849 made by lakers and 1,060 by ocean ships. These figures are almost identical with the transits recorded during the year previous.

Traffic forecasts for 1989 must, of course, be viewed with caution. Certainly the prospects for grain movements on the Seaway this season are a matter of serious concern to all Great Lakes shipping interests, particularly as they relate to spring and summer shipments. At the same time, however, other commodities such as iron ore and manufactured iron and steel are expected to do well this year. On balance, and assuming that no major slowdown in economic activity takes place, it seems reasonable to hope that Seaway traffic for 1989 will record much the same levels as were experienced last season.



While tug and barge movements represent a very small portion of Seaway traffic, the volume of cargo they carry has doubled, and their transits nearly tripled, in the last five years.

FINANCES

The improved traffic situation on most commodities, together with a toll increase of 8% on the Welland Canal served to offset the loss of toll revenue from the downturn in grain traffic. Accordingly, the Authority's revenue for the fiscal year just ended, and including investment income of \$5.3 million, amounted to \$70.0 million, compared to a budgeted amount of \$67.5 million.

MONTREAL-LAKE ONTARIO SECTION

In 1988, a 1.4% rise in cargo tonnage produced a revenue increase of 5.4%.

	(millions)		
	1988/89	1987/88	Change
Tolls Income	<u>\$27.3</u>	<u>\$25.9</u>	<u>+ 5.4%</u>

The Tariff of Tolls on this section has been maintained at the same level since 1983.

WELLAND CANAL

A 1.9% increase in cargo tonnage, combined with a rise of 8% in the Tariff of Tolls, resulted in 10.1% higher revenues for 1988.

	(millions)		
	1988/89	1987/88	Change
Tolls Income	<u>\$32.7</u>	<u>\$29.7</u>	<u>+ 10.1%</u>

The operating expenses on both sections for the same period, budgeted at \$74.1 million, amounted to \$72.0 million.

Operating expenses for 1988/89 compared to the prior fiscal year are as follows:

	(millions)		
	1988/89	1987/88	Change
Montreal-Lake Ontario Section	\$31.871	\$31.440	+ 1.4%
Welland Section	<u>40.088</u>	<u>39.081</u>	<u>+ 2.6%</u>
Total	<u>\$72.959</u>	<u>\$70.521</u>	<u>+ 2.0%</u>

The additional revenue generated, coupled with the decrease in expenses expected during 1988/89, contributed to lowering the anticipated deficit from \$6.6 million to \$1.917 million (1987-88 loss — \$5.488 million).

Capital expenditures during the course of the year amounted to \$26.256 million, including \$24.355 million for the Welland Canal Rehabilitation Program.

The cash flow of the Authority remained positive despite the loss incurred and the outlay for capital expenditures. Working capital decreased to \$8.308 million from \$8.536 million the year before and the Capital Improvement Fund, a reserve for future capital expenditures, has been raised by \$8.5 million.

The financial outlook for 1989/90 is not reassuring, particularly with respect to toll revenues from grain traffic. It is expected, however, that the anticipated decline will be partly offset by an increase in user charges of 4.5% on the system, as well as by an improved tolls sharing ratio on the M.L.O. section with the U.S. Seaway Development Corporation.

Nevertheless, because of its financial reserves, and the investment income generated therefrom, the Authority is confident that for a 12th consecutive year, no parliamentary appropriations for operating purposes during the 1989/90 fiscal period will be required.



The "Project Europa", carrying general cargo, on the Welland Canal in November 1988.

OPERATIONS

The Montreal-Lake Ontario section opened to navigation on March 29, 1988, and closed on December 23. Navigational aids were commissioned by April 7 and full 24-hour operation commenced as of that date. The navigation season lasted 270 days. Average vessel transit time was 20.1 hours, and the average daily vessel demand was approximately 11 vessels.

The Welland Canal season began on March 30 and was completed on December 24, 270 days in all. One-way transit times averaged 13.1 hours, and the average daily vessel demand was about 15 vessels.

Vessel demand and transit times for both sections were closely comparable to the previous three year average figure.

The closing of the system was orderly and without major difficulties. For the M.L.O. section, normal closing procedures were in place. Surcharges for late transit were waived for December 19 and 20, but charges for December 21 and 22 were applied because of deteriorating ice conditions. There was one vessel that transited downbound, subject to the applicable surcharge, on December 23rd. The special agreement for transits after December 23 was not required as by that date all vessels wishing to do so had left the system.

There were no major accidents or interruptions to navigation during 1988. Water levels throughout the system were adequate and stable, and no delays were experienced by vessels due to water level conditions. Strong winds were more of a problem, especially in the Welland Canal area during the fall period, and this resulted in a number of transit delays.

Normal ongoing corrective maintenance was carried out throughout the year on canal structures and in the navigation channels. Temporary work had to be undertaken on the lock approach wall above Lock 3 in the Welland Canal. Early in the season some movement of the wall was detected and, as a precautionary measure, stabilization work was performed. Permanent work on this wall was completed during the 1988/89 non-navigation season.

In the area of maintenance, regular inspections were conducted to identify, record and assess the condition of structures and installations. Priorities for needed work were established based on these assessments.

Major maintenance work undertaken during the year included:

MONTREAL-LAKE ONTARIO SECTION

- Modification to ship arresters
- Bridge deck repairs — Mercier Bridge
- Bridge painting
- Dredging Lancaster Bar area
- Timber fendering replacement at lock walls
- Replacement of VHF radio communication system

WELLAND CANAL

- Bridge painting
- Gate painting
- Rehabilitation of electrical installations
- Timber fendering replacement at lock walls
- Rehabilitation of electrical power distribution systems
- Rehabilitation of capstains at locks

As a continuation of its effort to improve efficiency, the Authority reorganized the maintenance function at the Welland Canal by combining a number of middle management positions, strengthening the planning function and shortening the lines of communication between various supervisory levels.

Training of personnel continued which included specific training for job functions in maintenance and operations, as well as in the area of general managerial and supervisory skills. Special emphasis was placed on improving the Authority's personnel safety record.



Two Canadian lakers saluting each other on the Beauharnois Canal.

WELLAND CANAL REHABILITATION PROGRAM

This \$175 million seven-year program is designed to ensure that the 57-year-old canal will continue to provide safe and efficient service for its users well into the twenty-first century. During the fiscal year 1988/89 some 10 contracts were awarded involving the expenditure of approximately \$24.4 million. The total cost of this major rehabilitation program over the three year period now completed has reached some \$63.5 million.

Among the many labour-intensive projects completed during the last fiscal year, were the stabilization of walls north and south of wharf 13, west wall excavation, anchoring, and drainage at Lock 1, East Lock Wall refacing at Lock 5E, and West Lock Wall refacing at Lock 6E.

All capital expenditures in connection with this program are being funded by the Federal Government.

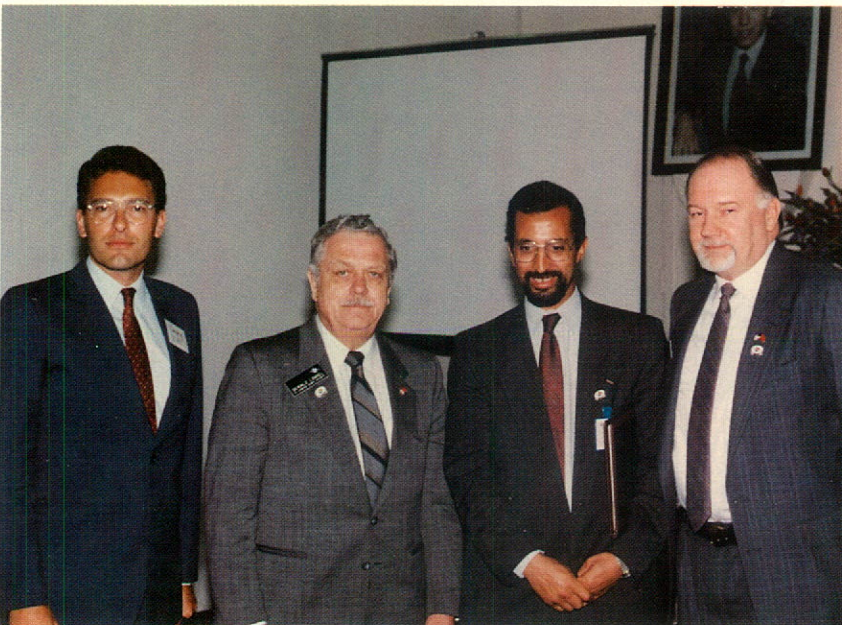
OTHER MATTERS

An event worth noting during the last fiscal year was the third joint Canada-U.S. Seaway Trade Mission. This two-week endeavour took place in March 1989, and included visits to the important trade centres of London, Antwerp, Madrid, Tunis and Casablanca by thirty-two representatives of the maritime industry and government officials from both countries. On completion of the mission, there was general agreement that the purpose of promoting the Seaway as a viable transportation route between North America and the countries of Europe and North Africa had been well served.

The important issue of the level of tolls on the Seaway was also addressed during fiscal 1988/89. Following meetings between the two Seaway entities it was announced that a 4.5 percent toll increase on both sections of the system would go into effect for the 1989 season and another 4.5 percent increase in 1990. A change in the tolls sharing ratio on the M.L.O. section was also agreed upon with 75% of the total revenues now going to Canada and 25% to the U.S. compared to 73/27 as was previously the case.

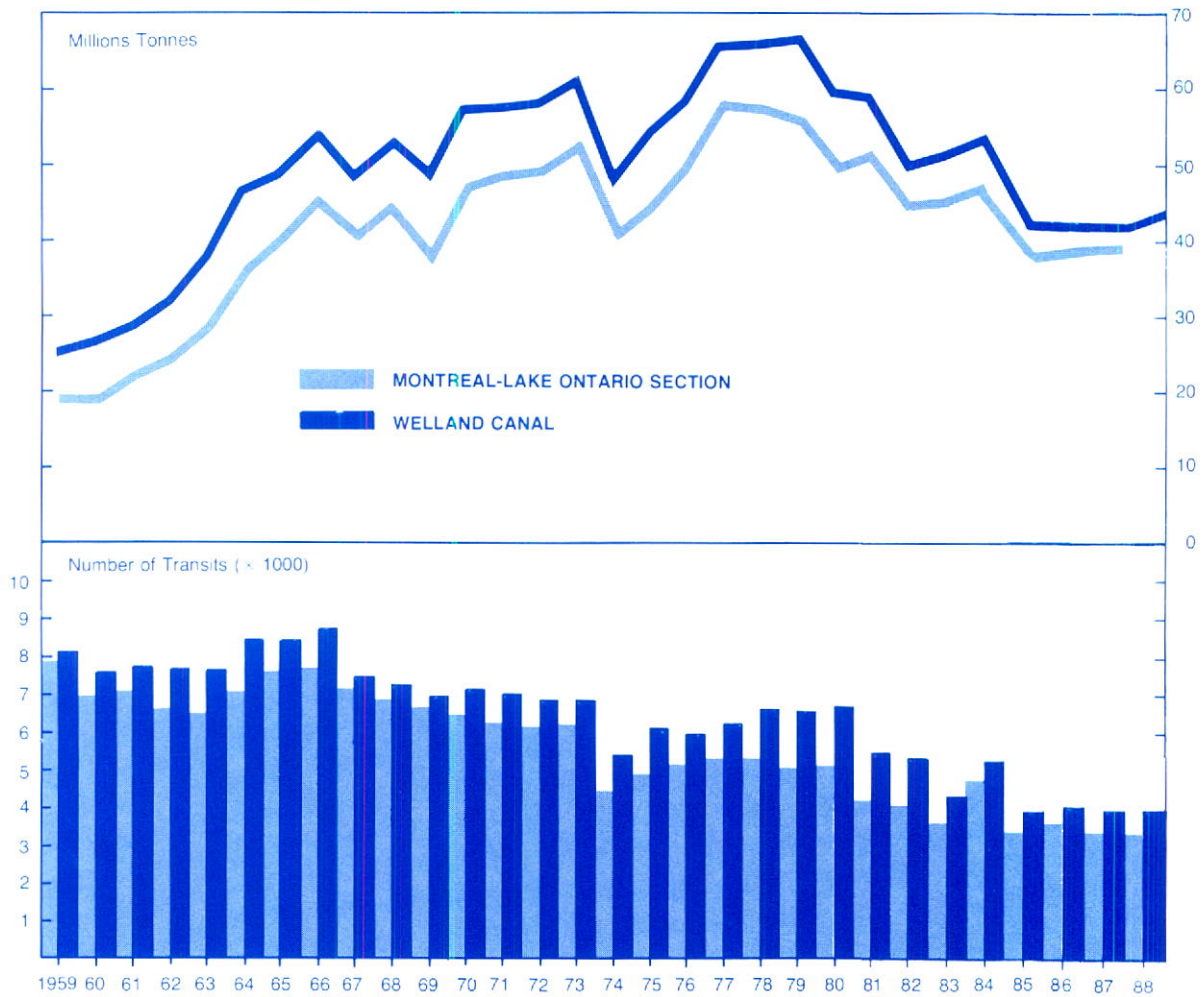
This moderate rise in the level of user charges is, of course, a consequence of the effects of inflation on the costs of providing the Seaway service. However, in line with the effort to provide incentives for the movement of certain kinds of traffic, tolls have been eliminated on government aid cargo and reduced some 50% on lumber by reclassifying this product as bulk cargo instead of general.

In conclusion, the members of the Authority would like to congratulate all company personnel for a job well done during the past year. And, as the St. Lawrence Seaway enters its fourth decade of service to its users, we can all look back with pride on thirty years of successful operation and forward with assurance that this unique waterway will remain one of the world's major transportation routes for many years to come.



Mr. Gérald Laniel, Vice-President of The St. Lawrence Seaway Authority, who led the Canadian contingent of the 1989 Seaway Trade Mission, is shown with, to his right, Mr. John Broadbent, Canadian Commercial Counsellor in Rabat, and, to his left, Mr. Mohamed Assad, Director General of Morocco's Office d'exploitation des Ports, and Mr. Davis Helberg, President of the International Association of Great Lakes Ports and Executive Director of the Seaway Port Authority of Duluth. They were photographed following the Mission's seminar in Casablanca on March 16th.

CARGO TONNAGES AND VESSEL TRANSITS



Welland Canal rehabilitation: Workers install steel reinforcement to lock wall prior to refacing.

AUDITOR'S REPORT



AUDITOR GENERAL OF CANADA

To the Minister of Transport

I have examined the balance sheet of The St. Lawrence Seaway Authority as at March 31, 1989 and the statements of operations, deficit and changes in financial position for the year then ended. My examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as I considered necessary in the circumstances.

In my opinion, these financial statements present fairly the financial position of the Authority as at March 31, 1989 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my examination of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the Financial Administration Act and regulations, The St. Lawrence Seaway Authority Act and the by-laws of the Authority.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'D. Meyers'.

D. Larry Meyers, F.C.A.
Deputy Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
May 12, 1989



BALANCE SHEET

as at March 31, 1989 (in thousands of dollars)

	<u>1989</u>	<u>1988</u>
ASSETS		
Current		
Cash and term deposits	\$ 15,557	\$ 13,417
Accounts receivable	8,692	7,283
Accrued interest receivable	1,143	1,526
Supplies inventory	2,841	2,846
	<u>28,233</u>	<u>25,072</u>
Long-term receivables (Note 3)	<u>149</u>	<u>203</u>
Investments		
Long-term investments (Note 4)	41,440	32,940
Subsidiary companies (Note 5)	10	10
	<u>41,450</u>	<u>32,950</u>
Fixed (Note 6)	<u>534,711</u>	<u>544,731</u>
	<u>\$ 604,543</u>	<u>\$ 602,956</u>
LIABILITIES		
Current		
Accounts payable and accrued liabilities	\$ 15,831	\$ 14,046
Long-term		
Accrued employee termination benefits (Note 4)	12,244	12,120
	<u>28,075</u>	<u>26,166</u>
Contingencies (Note 10)		
EQUITY OF CANADA		
Contributed capital (Note 7)	624,950	624,950
Deficit	(48,482)	(48,160)
	<u>576,468</u>	<u>576,790</u>
	<u>\$ 604,543</u>	<u>\$ 602,956</u>

Approved:

W.A. O'NEIL
President

R.J. FORGUES
Comptroller and Treasurer

STATEMENT OF OPERATIONS

for the year ended March 31, 1989 (in thousands of dollars)

	1989				1988	
	Montreal-Lake Ontario Section	Welland Section	Total Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
Revenues						
Tolls	\$ 27,310	\$ 32,697	\$ 60,007	\$ —	\$ 60,007	\$ 55,628
Leases and licenses	690	2,643	3,333	362	3,695	3,258
Other	706	651	1,357	1,256	2,613	2,964
	<u>28,706</u>	<u>35,991</u>	<u>64,697</u>	<u>1,618</u>	<u>66,315</u>	<u>61,850</u>
Expenses						
Operating	6,368	10,394	16,762	—	16,762	16,674
Maintenance	10,727	12,452	23,179	234	23,413	22,552
Administration	4,947	5,270	10,217	38	10,255	9,952
Headquarters	4,141	5,218	9,359	36	9,395	8,872
Depreciation	4,738	5,726	10,464	32	10,496	10,043
Employee termination benefits	606	891	1,497	—	1,497	1,758
Other expenses	344	137	481	—	481	1,058
	<u>31,871</u>	<u>40,088</u>	<u>72,959</u>	<u>340</u>	<u>72,299</u>	<u>70,909</u>
Income (loss) from operations	(3,165)	(4,097)	(7,262)	1,278	(5,984)	(9,059)
Investment income	2,365	2,980	5,345	317	5,662	4,640
Net income (loss for the year)	<u>\$ (800)</u>	<u>\$ (1,117)</u>	<u>\$ (1,917)</u>	<u>\$ 1,595</u>	<u>\$ (322)</u>	<u>\$ (4,419)</u>

STATEMENT OF DEFICIT

for the year ended March 31, 1989 (in thousands of dollars)

	1989			1988
	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
Deficit (retained earnings), beginning of the year	\$ 51,923	\$ (3,763)	\$ 48,160	\$ 220,919
Loss (net income) for the year	1,917	(1,595)	322	4,419
Forgiveness of deferred interest (Note 7)	—	—	—	(177,178)
Deficit (retained earnings), end of the year	<u>\$ 53,840</u>	<u>\$ (5,358)</u>	<u>\$ 48,482</u>	<u>\$ 48,160</u>

STATEMENT OF CHANGES IN FINANCIAL POSITION

for the year ended March 31, 1989 (in thousands of dollars)

	1989			1988
	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
CASH PROVIDED BY (USED IN):				
OPERATING ACTIVITIES				
Income (loss) for the year	\$ (1,917)	\$ 1,595	\$ (322)	\$ (4,419)
Items not involving cash				
(Profit) loss on disposal of fixed assets	153	—	153	(20)
Depreciation	10,464	32	10,496	10,043
Provision for termination benefits	1,497	—	1,497	1,758
Net change in working capital components other than cash and term deposits	995	(1,604)	(609)	(559)
Cash provided by operating activities	11,192	23	11,215	6,803
FINANCING ACTIVITIES				
Funding from Federal Government for Welland Canal Rehabilitation Program	25,400	—	25,400	24,500
Cash provided by financing activities	25,400	—	25,400	24,500
INVESTING ACTIVITIES				
Reduction in long-term receivables	54	—	54	54
Purchase of investments	(21,500)	—	(21,500)	(9,053)
Purchase of fixed assets	(26,256)	(23)	(26,279)	(26,598)
Proceeds from disposal of investments	13,000	—	13,000	6,716
Proceeds from disposal of fixed assets	250	—	250	61
Cash used in investing activities	(34,452)	(23)	(34,475)	(28,820)
Increase in cash	2,140	—	2,140	2,483
Cash and term deposits at beginning of year	13,417	—	13,417	10,934
Cash and term deposits at end of year	\$ 15,557	\$ —	\$ 15,557	\$ 13,417
Working capital position at end of year				
Current assets	\$ 28,233	\$ —	\$ 28,233	\$ 25,072
Current liabilities	19,925	(4,094)	15,831	14,046
	\$ 8,308	\$ (4,094)	\$ 12,402	\$ 11,026

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS, MARCH 31, 1989

1. Authority and objectives

The St. Lawrence Seaway Authority was established in 1954 under The St. Lawrence Seaway Authority Act and is classified as a parent Crown corporation under Schedule III Part I of the Financial Administration Act.

The Authority was established to construct and operate a deep waterway between the Port of Montreal and Lake Erie together with such works and other property, including bridges incidental to the deep waterway, as deemed necessary by the Governor in Council.

Under the St. Lawrence Seaway Act the Authority must file the tariff of tolls with the National Transportation Agency. This tariff of tolls then becomes operative from the date of filing.

2. Accounting policies

The financial statements have been prepared in accordance with accounting principles generally accepted in Canada. A summary of significant accounting policies follows:

(a) Supplies inventory

Supplies inventory comprises equipment and supplies used in the operation and maintenance of the Seaway and is recorded at cost.

(b) Investments in subsidiary companies

Investments in wholly-owned subsidiary companies are recorded at cost. The financial statements of the subsidiary companies have not been consolidated in these financial statements because changes in the equity of the subsidiaries do not accrue to the Authority. Separate audited financial statements for each of the subsidiary companies are available to the public.

(c) Fixed assets

Fixed assets are recorded at cost. Replacements and major improvements which increase the capacity of the deep waterway system or extend the estimated useful lives of existing assets are capitalized. Repairs and maintenance are charged to operations as incurred and major betterments incurred to assure the reliability of the system are capitalized. The cost of assets sold, retired, or abandoned, and the related accumulated depreciation are removed from the accounts on disposal. Gains or losses on disposals are credited or charged to operations.

Depreciation is recorded using the straight-line method based on the estimated useful lives of the assets.

(d) Welland Canal Rehabilitation Program

Funding received from the Government of Canada towards this program is accounted for by crediting the amount against the costs of related capital projects undertaken during the year, with depreciation to be calculated on the net amount.

(e) Employee termination benefits

Employees of the Authority are entitled to specified benefits on termination as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

(f) Pension plan

All employees of the Authority are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. These contributions represent the total liability of the Authority and are recognized in the accounts on a current basis.

(g) Employee life insurance plan

The Authority provides an annual life insurance plan for its employees on a self-insurance basis. Surpluses, premiums and deficits from the plan are included in revenues and/or expenses in the year in which they apply.

(h) Thousand Islands Bridge

In September 1976, the Minister of Transport entrusted the Authority with the management and operation of the Thousand Islands Bridge, while the real property was vested in the name of Her Majesty in Right of Canada. Subsequent capital expenditures made by the Authority to improve the Bridge have been recorded as fixed assets. The retained earnings of the Bridge represent its cumulative earnings since September 1976.

These financial statements have segregated the operations of the Thousand Islands Bridge on the premise that its management and operation by the Authority is independent of Seaway operations.

3. Long-term receivables

The Authority has entered into long-term contractual agreements for the sale of one parcel of land and for the recovery of costs associated with the construction of certain facilities. Long-term receivables outstanding at March 31 are as follows:

	<u>1989</u>	<u>1988</u>
	(in thousands of dollars)	
5½% interest, recoverable in blended annual installments of \$28,000, maturing in 1995	\$ 115	\$ 135
Non-interest bearing, recoverable in annual installments of \$33,952, maturing in 1990	34	68
	<u>\$ 149</u>	<u>\$ 203</u>

4. Long-term investments

In order to provide for major capital improvement projects of the St. Lawrence Seaway and the rehabilitation of the Canadian span of the Thousand Islands Bridge and for future employee termination benefits, the Authority has set aside the following long-term investments:

	1989	1988
	(in thousands of dollars)	
Capital improvement:		
— Canada Bonds Cost, maturing on varying dates up to 1995 Par value \$15,000 (1988 - \$15,000) Market value \$14,459 (1988 - \$15,117)	\$ 14,940	\$ 14,940
— Treasury Bills, maturing May 1989 Market value \$8,500	8,500	—
— Investment Certificates, maturing March 1990 Market value \$5,000 (1988 - \$5,000)	5,000	5,000
	<u>28,440</u>	<u>19,940</u>
Termination benefits:		
— Deposit with Consolidated Revenue Fund	—	13,000
— Treasury Bill, maturing May 1989 Market value \$13,000	13,000	—
	<u>\$ 41,440</u>	<u>\$ 32,940</u>

5. Subsidiary companies and related parties

Investments in wholly-owned subsidiary companies consist of the following:

	No. of shares	Cost
Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. (GLPA)	15	\$ 1,500
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCB)	1	100
The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (SIBC)	8	8,000
		<u>\$ 9,600</u>

During the year ended March 31, 1989, the Authority provided JCCB with certain administration services for which it charged \$745,000 (1988 - \$627,000). At March 31, 1989, \$189,000 was outstanding (1988 - \$79,000).

Each calendar year, SIBC pays a bridge user charge to the Authority (1988 - \$182,580, 1987 - \$368,000) to amortize the Authority's construction and interest costs related to the North Channel Bridge. At March 31, 1989, \$5.6 million (1988 - \$5.8 million) in construction costs remained unamortized. During the 1987 year, a reduction of \$5.3 million was caused by the cancellation of interest, as explained in Note 7.

The Canadian Coast Guard provides the Authority with navigational aids services. The fee paid by the Authority for this service during the year amounted to \$545,000 (1988 - \$525,000).

6. Fixed assets

	Depre- ciation rate	1989			1988
		Cost	Accumulated depreciation	Net	Net
(in thousands of dollars)					
Seaway					
Land	—	\$ 30,100	\$ —	\$ 30,100	\$ 30,324
Channels and canals	1%	249,108	71,166	177,942	180,433
Locks	1%	236,814	87,512	149,302	151,614
Bridges and tunnels	2%	101,428	43,881	57,547	50,415
Buildings	2%	12,045	6,740	5,305	5,476
Equipment	2-20%	28,064	13,126	14,938	15,046
Remedial works	1%	121,458	24,114	97,344	107,720
Works under construction	—	969	—	969	2,430
		<u>779,986</u>	<u>246,539</u>	<u>533,447</u>	<u>543,458</u>
Thousand Islands Bridge					
Improvements	2%	1,575	311	1,264	1,273
		<u>\$781,561</u>	<u>\$246,850</u>	<u>\$534,711</u>	<u>\$544,731</u>

Welland Canal Rehabilitation Program

In 1985, the Authority engaged consultants to examine in detail, and report on, the structural condition of the Welland Canal system. The report was submitted during 1986 and, as a result, a seven-year \$175 million rehabilitation program has been devised to refit the Welland Canal and ensure a continued safe and reliable waterway into the 21st century. The program consists of refurbishing of lock walls, stabilizing the canal banks and approach walls, and rehabilitating ancillary structures.

During 1986, the Government of Canada approved funding to finance the Welland Canal Rehabilitation Program for an amount not to exceed \$175 million over a period of seven years as follows:

<u>1986-1987</u>	<u>1987-1988</u>	<u>1988-1989</u>	<u>1989-1990</u>	<u>1990-1991</u>	<u>1991-1992</u>	<u>1992-1993</u>	<u>TOTAL</u>
(in millions of dollars)							
13.2	24.5	25.4	26.9	27.3	28.7	29.0	175.0

To date the federal government funding has amounted to \$63.1 million, all of which has been spent on the program and has been deducted from related works under construction. As at March 31, 1989, \$57.107 million of the approved amount for the first three years was received. The balance of \$5.993 million is included in accounts receivable.

7. Contributed capital

As of April 1, 1977, loans from Canada of \$624.95 million were converted to equity by parliamentary appropriation. This amount was recorded as contributed capital. The unpaid interest of \$210 million on these loans was not converted and was reflected on the balance sheet as deferred interest.

In December 1987, through Transport Vote 2c, both the contributed capital and deferred interest were forgiven by Government of Canada.

The Authority accounted for the deletion of deferred interest through a reduction of its 1987-88 deficit by \$177.2 million as well as write-down of fixed assets by \$32.8 million representing interest capitalized during construction.

The parliamentary appropriation authorizing the 1977 conversion of loans from Canada to equity also authorized the Minister to fix, from time to time, the amount that shall be paid by the Authority annually out of its toll revenue as a return on capital. No return on capital has been required to be paid for the years ended March 31, 1989 and 1988.

8. Income taxes

The Authority, as a prescribed Federal Crown corporation, is subject to the provisions of the Income Tax Act. The Authority is not subject to any provincial income taxes.

The Authority is of the opinion that the forgiveness of deferred interest by the Government of Canada (see Note 7) will not result in any tax liability. Currently, discussions are continuing between the Authority and the Department of National Revenue to resolve the matter.

Currently, undepreciated capital cost for tax purposes is in excess of the net book value of fixed assets by approximately \$219 million. The tax effect of this excess has not been recorded in the accounts of the Authority. Should the Authority not receive a positive ruling, this excess would be reduced by approximately \$210 million. The Authority has also accumulated research and development costs of approximately \$4 million which are available to reduce the taxable income of future years.

Accordingly, no current or deferred tax liability has been set up.

9. Commitments

At March 31, 1989, contractual obligations for capital and other expenditures, including Welland Canal Rehabilitation Program, amounted to \$3.1 million (1988 -\$1.7 million).

The Authority is committed to make future minimum operating lease payments, required for office space for a term in excess of one year, as follows:

	(in thousands of dollars)
1989/90	\$269
1990/91	269
1991/92	269
1992/93	269
1993/94	269
Subsequent years	694

10. Contingencies

There is a total of \$77.1 million in claims instituted against the Authority. These arise from a breakdown of the Valleyfield bridge in November 1984, an October 1985 Lock 7 wall blow-out, compensation and damages in connection with the expropriation of lands and various other claims. The Authority is contesting all these claims and their outcome cannot be determined at this time although management is of the opinion that these actions will not result in any material losses to the Authority. The Authority is also the claimant in certain other pending or threatened claims and lawsuits.

FIVE YEAR FINANCIAL SUMMARY

	<u>1988/89</u>	<u>1987/88</u>	<u>1986/87</u>	<u>1985/86</u>	<u>1984/85</u>
	(in thousands of dollars)				
MONTREAL-LAKE ONTARIO SECTION					
Revenue	\$ 28,706	\$ 27,594	\$ 26,672	\$ 25,482	\$ 30,560
Expenses	<u>31,871</u>	<u>31,440</u>	<u>31,583</u>	<u>30,971</u>	<u>33,554</u>
Operating Profit (Loss)	(3,165)	(3,846)	(4,911)	(5,489)	(2,994)
Investment Income	<u>2,365</u>	<u>2,020</u>	<u>2,153</u>	<u>2,547</u>	<u>3,433</u>
Net Profit (Loss)	<u>(800)</u>	<u>(1,826)</u>	<u>(2,758)</u>	<u>(2,942)</u>	<u>439</u>
WELLAND SECTION					
Revenue	35,991	32,945	29,627	25,653	32,453
Expenses	<u>40,088</u>	<u>39,081</u>	<u>33,702</u>	<u>51,217</u>	<u>39,064</u>
Operating Profit (Loss)	(4,097)	(6,136)	(4,075)	(25,564)	(6,611)
Investment Income	<u>2,980</u>	<u>2,474</u>	<u>2,471</u>	<u>3,305</u>	<u>3,616</u>
Net Profit (Loss)	<u>(1,117)</u>	<u>(3,662)</u>	<u>(1,604)</u>	<u>(22,259)</u>	<u>(2,995)</u>
TOTAL					
Revenue	64,697	60,539	56,299	51,135	63,013
Expenses	<u>71,959</u>	<u>70,521</u>	<u>65,285</u>	<u>82,188</u>	<u>72,618</u>
Operating Profit (Loss)	(7,262)	(9,982)	(8,986)	(31,053)	(9,605)
Investment Income	<u>5,345</u>	<u>4,494</u>	<u>4,624</u>	<u>5,852</u>	<u>7,049</u>
Net Profit (Loss)	<u>\$ (1,917)</u>	<u>\$ (5,488)</u>	<u>\$ (4,362)</u>	<u>\$ (25,201)</u>	<u>\$ (2,556)</u>
THOUSAND ISLANDS BRIDGE					
Revenue	\$ 1,935	\$ 1,457	\$ 1,160	\$ 896	\$ 900
Expenses	<u>340</u>	<u>388</u>	<u>507</u>	<u>450</u>	<u>446</u>
Profit (Loss)	<u>\$ 1,595</u>	<u>\$ 1,069</u>	<u>\$ 653</u>	<u>\$ 446</u>	<u>\$ 454</u>

L'Administration de la
voie maritime du Saint-Laurent



Rapport annuel 1988-1989

PERSONNEL DE DIRECTION

W.A. O'NEIL
Président

G. LANIEL
Vice-président

W.F. BLAIR
Membre

J.B. McLEOD
Vice-président, Région ouest

J.P. PATOINE
Vice-président, Région est

V.C. DURANT
Secrétaire

H.L. FERGUSON
Ingénieur en chef

R.J. FORGUES
Contrôleur et trésorier

J.M. KROON
Directeur de l'exploitation et de l'entretien

K. OGLESBY
Directeur de la planification

C.G. TRÉPANIÉ
Directeur du personnel et de l'administration

N.B. WILLANS
Avocat-conseil

BUREAUX

Siège social
360, rue Albert
Ottawa, Ontario
K1R 7X7

Bureau principal
202, rue Pitt
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Région est
Ecluse de Saint-Lambert
Saint-Lambert, Québec
J4P 3N7

Région ouest
508, avenue Glendale
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8

Couverture: Photo de Thomas Manse

On peut se procurer des exemplaires de ce rapport en s'adressant à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, 360, rue Albert, Ottawa, Canada, K1R 7X7

(ISSN 0581-3298)

LE MESSAGE DU PRÉSIDENT

Le 12 juin 1989

L'honorable Benoît Bouchard, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de l'article 150 de la Loi sur la gestion des finances publiques, j'ai l'honneur de vous transmettre les états financiers de L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'exercice terminé le 31 mars 1989.

C'est un plaisir de pouvoir souligner que le trafic de 1988 sur la Voie maritime a connu sa troisième année consécutive de redressement à la suite du brusque déclin qui avait accompagné la récession économique générale du début des années 1980. Bien que les augmentations par rapport à 1987 aient été modestes (soit de 1½%, à 40,6 millions de tonnes sur la section Montréal-lac Ontario (M.L.O.), et de 2%, à 43,5 millions sur le canal de Welland) elles témoignent manifestement que notre voie d'eau reste bien établie en tant que route économique et concurrentielle pour une bonne partie des marchandises expédiées annuellement depuis ou vers le continent nord-américain. En outre, n'eût été la baisse de plus de 3 millions de tonnes des expéditions de céréales canadiennes causée par la grave sécheresse qui a sévi dans l'Ouest, le total des cargaisons en 1988 aurait connu une hausse beaucoup plus importante.

Au plan financier, l'année 1988 a également été encourageante pour l'Administration. Les recettes de l'exercice terminé le 31 mars 1989 se sont élevées à 70 M\$ comparativement à nos prévisions budgétaires de 67,5 M\$. Les dépenses ont atteint 72 M\$, soit plus de 2 M\$ au-dessous des 74,1 M\$ que nous avions prévus. L'augmentation des recettes, combinée à une réduction des dépenses, a réduit le déficit à 1,9 M\$, déclin bienvenu après la perte de 5,5 M\$ éprouvée au cours de l'exercice précédent. Je suis aussi heureux de signaler que, pour la onzième année consécutive, notre entreprise a réussi à couvrir tous ses frais d'exploitation de la partie canadienne de la Voie maritime du Saint-Laurent à même ses propres revenus, sans l'aide du gouvernement ou de toute autre source extérieure.

En 1988, les péages sur la section M.L.O. sont demeurés les mêmes qu'en 1983 pour la sixième année consécutive; toutefois, il y a eu une hausse de 8% sur le canal de Welland.

Pour ce qui est du fonctionnement, ce fut une année à peu près sans histoire. La section M.L.O. a été ouverte à la navigation le 29 mars; le canal de Welland, le lendemain. Les deux sections ont fermé le 23 et le 24 décembre respectivement, sans difficulté sérieuse. L'année s'est écoulée sans mésaventure ou interruption de la navigation et tous les navires qui tenaient à sortir du système avant le gel ont pu le faire.

L'exercice 1988-1989 a marqué la fin de la troisième année du programme septennal de réfection du canal de Welland. Comme vous le savez, ces travaux majeurs ont pour but principal d'assurer l'efficacité et la sécurité des services offerts par la Voie maritime sur une période qui se prolongera bien au delà de l'an 2000. Le programme, dont le coût s'élève à 175 M\$ est subventionné par le Gouvernement fédéral; on y a consacré l'an dernier un montant de 24,4 M\$ pour un total cumulatif de 63,5 M\$ jusqu'à ce jour.

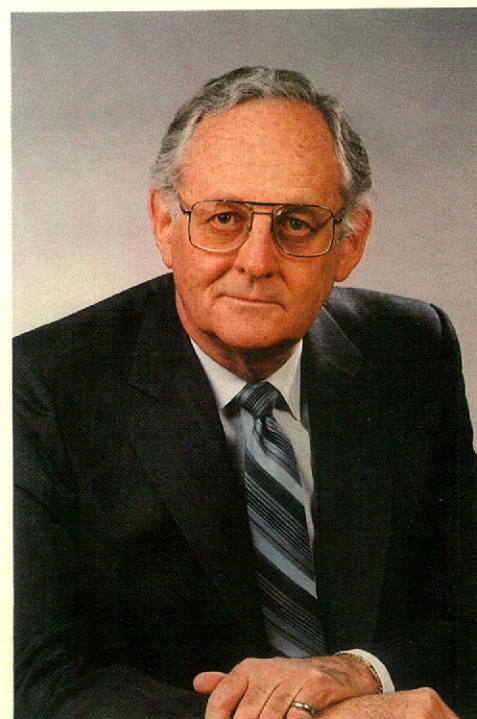
Vue dans son ensemble, l'année écoulée démontre une fois de plus que la Voie maritime mérite d'être considérée comme l'un des plus importants services de transport engagés dans le commerce mondial. Tout en tenant compte de l'apport important des céréales à la viabilité du système, et en excluant toute récession économique grave, l'Administration a confiance que le volume des cargaisons sur la Voie maritime sera maintenu au même niveau au cours de la saison de 1989.

Enfin, j'aimerais dire combien nous sommes encouragés par les événements qui sont survenus au cours de notre trentième année d'opération et combien nous serons tous fiers de célébrer le 30^e anniversaire de l'ouverture officielle de la Voie maritime du Saint-Laurent qui eut lieu le 26 juin 1959.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma plus haute considération.



W.A. O'Neil



REVUE DE L'ANNÉE

LE TRAFIC

Le redressement graduel du trafic sur la Voie maritime mentionné dans notre rapport de l'an dernier s'est poursuivi durant 1988. Bien que modeste, cette amélioration indique que l'effet de la dure récession économique de 1981-1982, qui a exercé une influence néfaste sur pratiquement tous les modes de transport, y compris la Voie maritime, est en train de se dissiper et que la reprise d'une circulation plus normale des denrées est amorcée. Sur la section Montréal-lac Ontario (M.L.O.), les cargaisons ont atteint 40,6 millions de tonnes en 1988, comparativement à 40,0 millions en 1987. Sur le canal de Welland, on a compté respectivement 43,5 et 42,7 millions de tonnes.

Cette tendance s'est manifestée par des augmentations de presque toutes les catégories de marchandises les plus importantes, sauf une. Par exemple, les expéditions de minerai de fer sur la section M.L.O. ont atteint quelque 10,8 millions de tonnes, soit 13,1% de plus qu'en 1987. Sur le canal de Welland, une hausse remarquable de 14,6%, pour un total de 7,08 millions de tonnes, a été enregistrée. Le trafic descendant du charbon sur la section M.L.O. — apport relativement nouveau pour cette section — s'est élevé à 713,000 tonnes, soit une hausse de 480,000 tonnes. Sur le canal de Welland, où le charbon a toujours tenu une place importante, l'augmentation de presque 25%, à plus de 7 millions de tonnes, est également impressionnante. De même, l'ensemble des «autres vracs», qui comprend des denrées aussi diverses que le coke, les produits pétroliers et chimiques, la ferraille, la pierre et le sel, a accusé une hausse de plus de 16% sur chaque section. Ce résultat fort apprécié marque la reprise de la croissance de ces cargaisons interrompue temporairement en 1987.

Les expéditions de marchandises générales ont été chiffrées à des niveaux bien supérieurs à ceux de la dernière décennie, soit 4,60 millions de tonnes sur la section M.L.O. et 3,27 millions sur le canal de Welland. Le fer et l'acier manufacturés, qui dominent cette catégorie d'une valeur relativement haute, se sont élevés à 4,28 millions de tonnes sur la section M.L.O., soit presque 19% de plus

qu'en 1987, et à 3,03 millions, pour une hausse de 13½%, sur le canal de Welland.

La seule exception à cette tendance à la hausse a été marquée par les céréales canadiennes, denrée principale et traditionnelle de la Voie maritime. Des baisses de 16%, à 15,5 millions de tonnes sur la section M.L.O. et à 16 millions sur le canal de Welland ont été notées. La grave sécheresse qui a sévi dans l'Ouest canadien a été la cause principale de ce déclin. Cependant, la concurrence intense exercée à l'échelle du marché mondial et la Loi sur le transport des céréales de l'Ouest canadien, laquelle défavorise le mouvement des exportations en direction est par la voie navigable, ont aussi contribué à la baisse. Par contre, les céréales américaines ont augmenté de presque 8% par rapport à 1987, pour un total de 5,5 millions de tonnes sur les deux sections.

En résumé, le trafic de la Voie maritime en 1988 a été plutôt encourageant et ce, en dépit du mince volume de céréales canadiennes. De fait, si les expéditions de céréales s'étaient maintenues au niveau de 1987, l'augmentation totale des cargaisons pour l'année aurait été de l'ordre de 10% au lieu de moins de 2%.

Les cargos ont effectué 3 909 transits sur la Voie maritime en 1988, dont 2 849 par des lacquiers et 1 060 par des océaniques. Ces chiffres correspondent essentiellement à ceux de l'année précédente.

Les prévisions du trafic pour 1989 ne peuvent être envisagées qu'avec prudence. Certes, les perspectives relatives au mouvement des céréales, surtout au printemps et à l'été, ne sont pas sans causer d'inquiétude à toute l'industrie maritime des Grands Lacs. Toutefois, nous comptons sur la haute performance d'autres cargaisons telles que le minerai de fer, l'acier et le fer manufacturés. Dans l'ensemble, en présumant qu'il n'y aura pas de ralentissement sérieux de l'activité économique, il semble raisonnable d'espérer qu'en 1989 le trafic sur la Voie maritime se maintiendra au niveau de l'an dernier.



Bien que les barges remorquées ne forment qu'une faible portion du trafic de la Voie maritime, leurs cargaisons ont doublé, et leurs transits presque triplé, au cours des cinq dernières années.

LES FINANCES

L'amélioration du trafic de la plupart des denrées, ainsi que la hausse des péages de 8% sur le canal de Welland, ont pu compenser la baisse de recettes attribuable au déclin du trafic des céréales. En conséquence, si l'on inclut le revenu de placements de 5,3 M\$, les recettes de l'Administration au cours de l'exercice qui vient de se terminer s'élèvent à 70,0 M\$ comparativement aux 67,5 M\$ budgetés.

SECTION MONTRÉAL-LAC ONTARIO

Une augmentation de 1,4% du tonnage des cargaisons a produit une hausse des recettes de 5,4% en 1988.

	(en millions)		
	1988-89	1987-88	Changement
Revenu des péages	<u>27,3\$</u>	<u>25,9\$</u>	<u>+ 5,4%</u>

Le Tarif des péages de 1983 était encore en vigueur sur cette section.

CANAL DE WELLAND

La hausse de 1,9% du tonnage des marchandises, ainsi qu'une majoration des péages de 8%, ont fait augmenter les recettes de 10,1% en 1988.

	(en millions)		
	1988-89	1987-88	Changement
Revenu des péages	<u>32,7\$</u>	<u>29,7\$</u>	<u>+ 10,1%</u>

Pour la même période, les frais d'exploitation sur les deux sections, budgetés à 74,1 M\$ se sont chiffrés à 72,0 M\$.

Voici un état comparatif des frais d'exploitation pour les deux derniers exercices :

	(en millions)		
	1988-89	1987-88	Changement
Section Montréal-lac Ontario	31,871\$	31,440\$	+ 1,4%
Canal de Welland	<u>40,088</u>	<u>39,081</u>	<u>+ 2,6%</u>
Total	<u>71,959\$</u>	<u>70,521\$</u>	<u>+ 2,0%</u>

Les revenus supplémentaires en 1988-1989, ainsi que la réduction des dépenses escomptées, ont contribué à réduire le déficit prévu de 6,6 M\$ à 1,917 M\$ (le déficit de 1987-1988 s'élevait à 5,488 M\$).

Les frais d'immobilisation ont atteint 26,256 M\$, dont 24,355 M\$ pour le Programme de réfection du canal de Welland.

Malgré la perte courue et les sorties pour frais d'immobilisation, les mouvements de l'encaisse de l'Administration sont restés positifs. Le fonds de roulement est passé de 8,536 M\$ à 8,308 M\$ et le fonds d'amélioration du capital, réserve pour les frais d'immobilisation à venir, a été augmenté de 8,5 M\$.

Les perspectives financières pour 1989-1990 ne sont pas rassurantes, surtout pour ce qui est du revenu des péages sur les céréales. Cependant, la baisse prévue devrait être tant soit peu compensée par la hausse des péages de 4,5% et par une meilleure répartition de ceux-ci avec la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, l'homologue américain de l'Administration.

Néanmoins, grâce à ses réserves financières et au revenu de placements qui en découle, l'Administration ne croit pas avoir à recourir aux crédits parlementaires pour couvrir ses frais au cours de l'exercice 1989-1990.



Chargé d'une cargaison de produits transformés, le «Project Europa» transitait le canal de Welland en novembre 1988.

L'EXPLOITATION

La section Montréal-lac Ontario, ouverte à la navigation le 29 mars, a fermé le 23 décembre. Les aides à la navigation étaient en place le 7 avril, date à laquelle on a pu naviguer jour et nuit. La saison de navigation a compté 270 jours. La durée moyenne des transits a été de 20,1 heures et la demande moyenne d'environ 11 cargos par jour.

Sur le canal de Welland, la saison a débuté le 30 mars pour se terminer le 24 décembre, pour un total de 270 jours. La durée moyenne des transits a été de 13,1 heures et la demande d'environ 15 navires par jour.

La demande et la durée des transits sur les deux sections sont étroitement comparables aux moyennes des trois années précédentes.

La fermeture a été ordonnée et relativement facile. Les procédures usuelles ont été suivies sur la section M.L.O. L'imposition de primes de passage a été levée les 19 et 20 décembre et réintégrée les 21 et 22 décembre en raison du gel. Une prime a dû être versée par un navire descendant ayant transité le 23. Aucune entente spéciale n'a été signée après cette date, les navires sortants ayant tous complété leurs transits.

Il n'y a eu aucune mésaventure ou interruption de la navigation en 1988. Le niveau d'eau est demeuré stable et n'a entraîné aucun délai. Par contre, des vents violents ont retardé plusieurs navires à l'automne, en particulier sur le canal de Welland.

L'entretien correctif normal des structures et chenaux s'est poursuivi au cours de l'année. Des réparations temporaires ont dû être effectuées au mur d'approche en amont de l'écluse 3 du canal de Welland. En effet, ce mur ayant montré des signes de glissement au début de la saison, on a dû le stabiliser par mesure de précaution. La réfection du mur a été complétée durant l'hiver.

Toujours dans le domaine de l'entretien, on a régulièrement inspecté structures et installations dans le but de relever, enregistrer et évaluer toute faiblesse. La priorité des travaux nécessaires a été établie d'après ces évaluations.

Les principaux travaux d'entretien exécutés au cours de l'année ont été les suivants:

SECTION MONTRÉAL-LAC ONTARIO :

- Modification des bras d'arrêt aux écluses
- Réparation de la chaussée du pont Mercier
- Peinture des ponts
- Dragage à proximité de Lancaster Bar
- Remplacement des défenses en bois des bajoyers
- Remplacement du réseau de radio VHF

CANAL DE WELLAND :

- Peinture des ponts et des portes d'écluse
- Réfection des installations électriques
- Remplacement des défenses en bois des bajoyers
- Réfection des réseaux de distribution d'énergie électrique
- Réfection des cabestans aux écluses

En vue d'obtenir le maximum d'efficacité, l'Administration a réorganisé le service d'entretien du canal de Welland; certains postes de gestion intermédiaires ont été fusionnés, la fonction de planification rehaussée et les lignes de communication entre les niveaux de surveillance réduites.

Le programme de formation du personnel a été centré sur les fonctions spécialisées de l'entretien et de l'exploitation ainsi que sur les postes de gestion générale et de surveillance. Une attention particulière a été portée à l'amélioration de la sécurité des employés.



Deux lacquiers canadiens se saluent sur le canal de Beauharnois.

LE PROGRAMME DE RÉFECTION DU CANAL DE WELLAND

Ce programme septennal de 175 M\$ vise à assurer que le canal, vieux de 57 ans, pourra continuer à fournir un service sûr et fiable jusqu'au cours du 21^e siècle. Durant l'année 1988-1989, une dizaine de contrats totalisant environ 24,4 M\$ ont été accordés. Le coût total des travaux exécutés au cours des trois premières années du programme s'élève à quelque 63,5 M\$.

Les travaux à forte densité de main-d'œuvre complétés l'hiver dernier incluent la stabilisation des murs nord et sud de quai 13, l'excavation, le renforcement et la réfection du système de drainage du mur ouest de l'écluse 1, et le revêtement des bajoyers est de l'écluse 5E et ouest de l'écluse 6E.

Le gouvernement fédéral absorbe tous les frais d'immobilisation de ce programme.

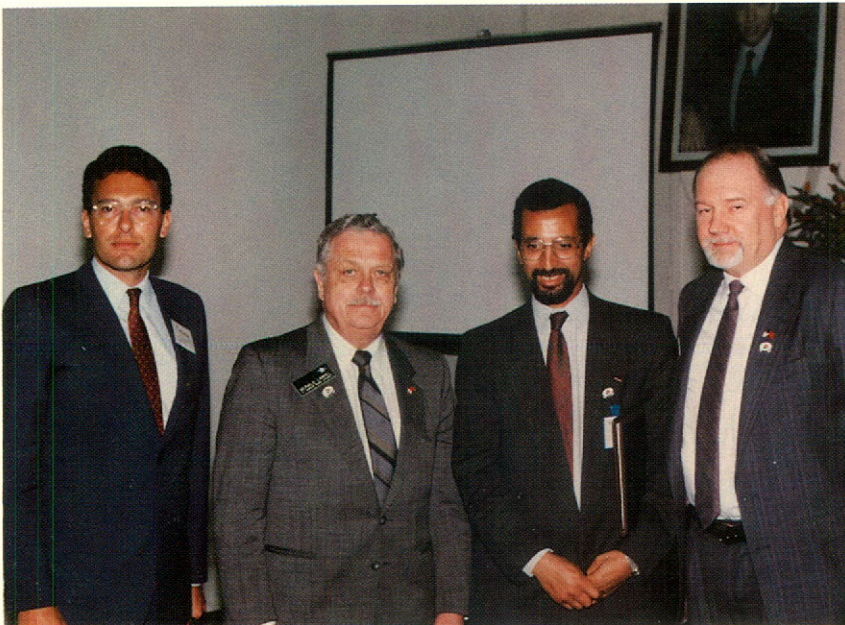
AUTRES POINTS

La troisième Mission commerciale canado-américaine de la Voie maritime a été un événement notoire de ce dernier exercice. Cette tournée de deux semaines, qui débutait le 29 mars 1989, a réuni trente-deux représentants de l'industrie maritime et délégués gouvernementaux. Ils ont rencontré leurs homologues des grands centres commerciaux que sont Londres, Anvers, Madrid, Tunis et Casablanca. À l'issue de leur périple, tous les participants ont pu affirmer que la Mission avait bien rempli son mandat de promouvoir les avantages qu'offre la Voie maritime en tant que route de transport entre l'Amérique du Nord et les pays d'Europe et d'Afrique du Nord.

L'importante question des péages a dû être abordée au cours de l'exercice 1988-1989. À la suite de réunions entre les deux administrations de la Voie maritime, on annonçait une hausse de 4,5% sur les deux sections du système à partir du début de 1989, suivie d'une seconde hausse de 4,5% en 1990. Une modification de la répartition des péages sur la section M.L.O. a aussi été acceptée; le Canada touchera désormais 75% du total des revenus et les États-Unis, 25%. Le partage antérieur était de 73 et 27%.

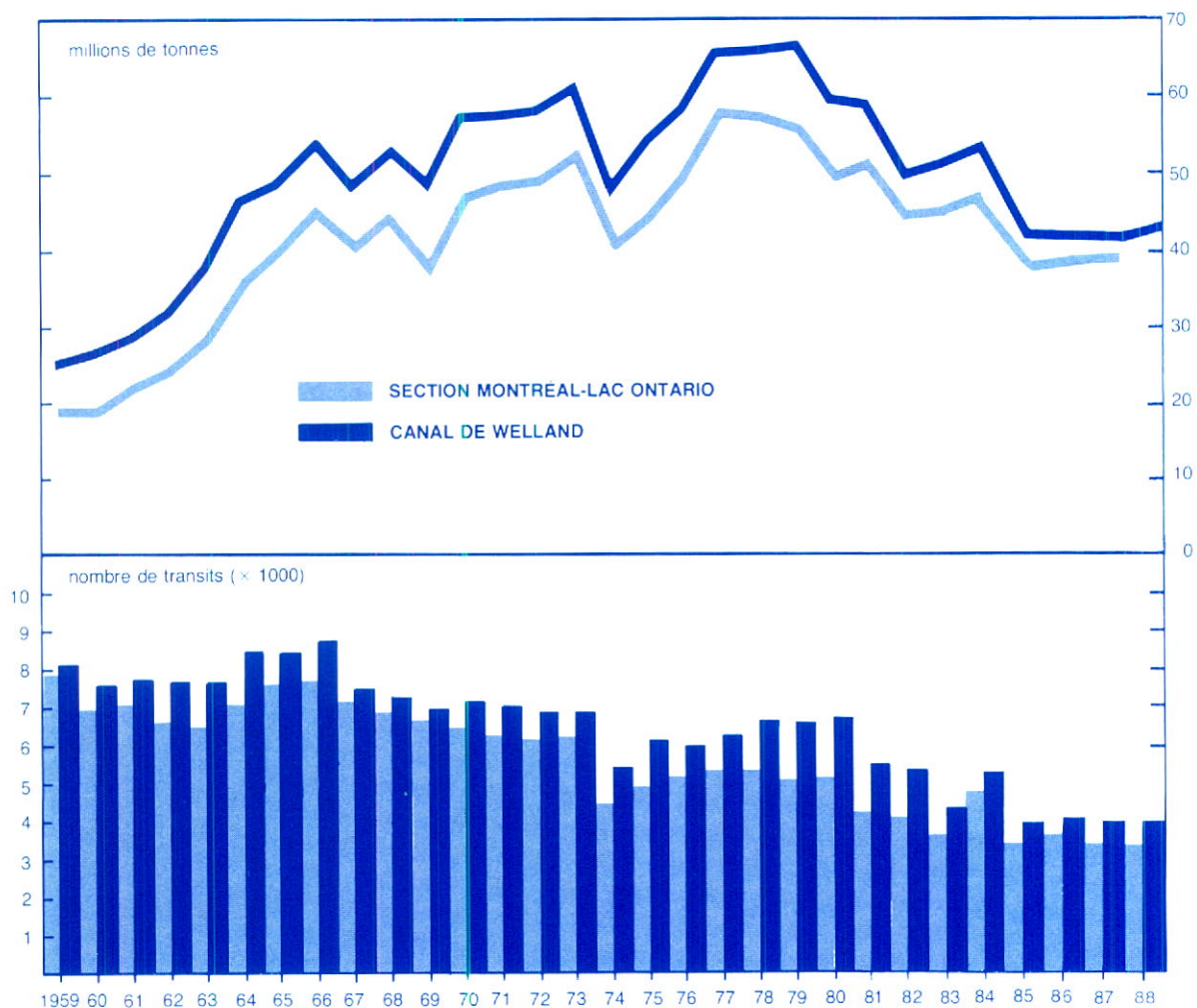
Cette modeste majoration des péages reflète l'effet de l'inflation sur le coût des services offerts par la Voie maritime. Toutefois, conformément aux efforts de l'Administration visant à accroître le tonnage de certaines marchandises, le péage a été éliminé sur les cargaisons d'aide gouvernementale et réduit de 50% sur le bois de construction, lequel sera désormais classé comme vrac.

En conclusion, les membres de l'Administration tiennent à féliciter tout le personnel pour son bon travail au cours de l'année écoulée. Alors que la Voie maritime du Saint-Laurent entre dans sa quatrième décennie de service, nous pouvons tous contempler avec fierté le succès des dernières trente années et envisager avec confiance l'avenir de cette grande voie navigable, l'une des plus importantes routes de transport au monde.



Photographié à l'issue de la présentation donnée à Casablanca par la Mission commerciale de 1989, M. Gérald Laniel, Vice-président de l'Administration et chef de la délégation canadienne, est accompagné de (à sa droite) M. John Broadbent, attaché commercial à l'ambassade du Canada à Rabat, et (à sa gauche) par M. Mohamed Assad, Directeur général de l'Office d'exploitation des Ports du Maroc, et M. Davis Helberg, Président de l'International Association of Great Lakes Ports, et Directeur du port de Duluth.

TONNAGES ET TRANSITS



Réfection du canal de Welland : Les ouvriers installent l'armature d'acier qui consolidera le revêtement d'un mur d'écluse.

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR



VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent au 31 mars 1989 ainsi que les états des résultats, du déficit et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de l'Administration au 31 mars 1989 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la Partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et aux règlements administratifs de l'Administration.

pour le Vérificateur général du Canada

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'D. Meyers'.

D. Larry Meyers, F.C.A.
Sous-vérificateur général

Ottawa, Canada
le 12 mai 1989



BILAN

au 31 mars 1989 (en milliers de dollars)

	<u>1989</u>	<u>1988</u>
ACTIF		
À court terme		
Encaisse et dépôts à terme	15 557 \$	13 417 \$
Débiteurs	8 692	7 283
Intérêts courus à recevoir	1 143	1 526
Stocks de fournitures	2 841	2 846
	<u>28 233</u>	<u>25 072</u>
Débiteurs à long terme (note 3)	<u>149</u>	<u>203</u>
Placements		
Placements à long terme (note 4)	41 440	32 940
Filiales (note 5)	10	10
	<u>41 450</u>	<u>32 950</u>
Immobilisations (note 6)	<u>534 711</u>	<u>544 731</u>
	<u>604 543 \$</u>	<u>602 956 \$</u>
PASSIF		
À court terme		
Créditeurs et frais courus	<u>15 831 \$</u>	<u>14 046 \$</u>
À long terme		
Prestations de cessation d'emploi courues (note 4)	<u>12 244</u>	<u>12 120</u>
	<u>28 075</u>	<u>26 166</u>
Éventualités (note 10)		
AVOIR DU CANADA		
Capital d'apport (note 7)	624 950	624 950
Déficit	<u>(48 482)</u>	<u>(48 160)</u>
	<u>576 468</u>	<u>576 790</u>
	<u>604 543 \$</u>	<u>602 956 \$</u>

Approuvé:

le Président
W.A. O'NEIL

le Contrôleur et Trésorier
R.J. FORGUES

ÉTAT DES RÉSULTATS

pour l'exercice terminé le 31 mars 1989 (en milliers de dollars)

	1989				1988	
	Secteur Montréal- lac Ontario	Secteur Welland	Total Voie maritime	Pont des Mille- Îles	Total	Total
Revenus						
Péage	27 310 \$	32 697 \$	60 007 \$	— \$	60 007 \$	55 628 \$
Baux et permis	690	2 643	3 333	362	3 695	3 258
Autres revenus	706	651	1 357	1 256	2 613	2 964
	<u>28 706</u>	<u>35 991</u>	<u>64 697</u>	<u>1 618</u>	<u>66 315</u>	<u>61 850</u>
Dépenses						
Exploitation	6 368	10 394	16 762	—	16 762	16 674
Entretien	10 727	12 452	23 179	234	23 413	22 552
Administration	4 947	5 270	10 217	38	10 255	9 952
Bureau central	4 141	5 218	9 359	36	9 395	8 872
Amortissement	4 738	5 726	10 464	32	10 496	10 043
Prestations de cessation d'emploi	606	891	1 497	—	1 497	1 758
Autres dépenses	344	137	481	—	481	1 058
	<u>31 871</u>	<u>40 088</u>	<u>72 959</u>	<u>340</u>	<u>72 299</u>	<u>70 909</u>
Bénéfice (perte) d'exploitation	(3 165)	(4 097)	(7 262)	1 278	(5 984)	(9 059)
Revenus de placement	2 365	2 980	5 345	317	5 662	4 640
Bénéfice net (perte nette) pour l'exercice	<u>(800) \$</u>	<u>(1 117) \$</u>	<u>(1 917) \$</u>	<u>1 595</u>	<u>(322) \$</u>	<u>(4 419) \$</u>

ÉTAT DU DÉFICIT

pour l'exercice terminé le 31 mars 1989 (en milliers de dollars)

	1989			1988
	Voie maritime	Pont des Mille- Îles	Total	Total
Déficit (bénéfices non répartis) au début de l'exercice	51 923 \$	(3 763) \$	48 160 \$	220 919 \$
Perte (bénéfice net) pour l'exercice	1 917	(1 595)	322	4 419
Remise de l'intérêt reporté (note 7)	—	—	—	(177 178)
Déficit (bénéfices non répartis) à la fin de l'exercice	<u>53 840 \$</u>	<u>(5 358) \$</u>	<u>48 482 \$</u>	<u>48 160 \$</u>

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

pour l'exercice terminé le 31 mars 1989 (en milliers de dollars)

	1989		1988	
	Voie maritime	Pont des Mille-Îles	Total	
ENCAISSE EN PROVENANCE (UTILISÉE POUR) DES :				
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Bénéfice (perte) pour l'exercice	(1 917) \$	1 595 \$	(322) \$	(4 419) \$
Éléments sans incidence sur l'encaisse				
(Bénéfice) perte à l'aliénation d'immobilisations	153	—	153	(20)
Amortissement	10 464	32	10 496	10 043
Provision pour les prestations de cessation d'emploi	1 497	—	1 497	1 758
Variation nette des composantes du fonds de roulement autres que l'encaisse et les quasi-espèces	995	(1 604)	(609)	(559)
Encaisse en provenance des activités d'exploitation	11 192	23	11 215	6 803
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT				
Financement en provenance du gouvernement fédéral pour le Programme de réhabilitation du Canal Welland	25 400	—	25 400	24 500
Encaisse en provenance des activités de financement	25 400	—	25 400	24 500
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT				
Réduction des débiteurs à long terme	54	—	54	54
Achat de placements	(21 500)	—	(21 500)	(9 053)
Achats d'immobilisations	(26 256)	(23)	(26 279)	(26 598)
Produits à l'aliénation de placements	13 000	—	13 000	6 716
Produits à l'aliénation d'immobilisations	250	—	250	61
Encaisse utilisée pour des activités d'investissement	(34 452)	(23)	(34 475)	(28 820)
Augmentation de l'encaisse	2 140	—	2 140	2 483
Encaisse et dépôts à terme au début de l'exercice	13 417	—	13 417	10 934
Encaisse et dépôts à terme à la fin de l'exercice	15 557 \$	— \$	15 557 \$	13 417 \$
Situation du fonds de roulement à la fin de l'exercice				
Actif à court terme	28 233 \$	— \$	28 233 \$	25 072 \$
Passif à court terme	19 925	(4 094)	15 831	14 046
	8 308 \$	(4 094) \$	12 402 \$	11 026 \$

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS DU 31 MARS 1989

1. Pouvoir et objectifs

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a été constituée en 1954 en vertu de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et elle est classifiée en tant que société d'État mère à l'Annexe III de la Partie I de la Loi sur la gestion des finances publiques.

L'Administration a été constituée dans le but de construire et d'exploiter une voie navigable en eau profonde entre le port de Montréal et le lac Érié et les installations et autres propriétés tels les ponts qui font partie d'une voie navigable en eau profonde, selon les exigences du gouverneur en conseil.

En vertu de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, l'Administration doit déposer le tarif des péages auprès de l'Agence nationale des transports. Alors le tarif des péages prend effet à la date du dépôt.

2. Conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Voici un sommaire des principales conventions comptables.

(a) Stocks de fournitures

Les stocks de fournitures comprennent du matériel et des fournitures utilisés à l'exploitation et à l'entretien de la Voie maritime et ils sont enregistrés au prix coûtant.

(b) Placements dans les filiales

Les placements dans les filiales en propriété exclusive sont comptabilisés au prix coûtant. Les états financiers des filiales n'ont pas été consolidés dans les présents états financiers parce que les changements dans l'avoir des filiales ne s'accumulent pas à l'Administration. Des états financiers vérifiés distincts pour chaque société filiale sont disponibles au public.

(c) Immobilisations

Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant. Les remplacements et les améliorations importantes qui augmentent la capacité du système de la voie navigable en eau profonde ou qui prolongent les durées utiles estimatives des éléments d'actif actuels sont capitalisés. Les dépenses de réparation et d'entretien sont imputées aux résultats au moment où elles sont faites et les améliorations importantes défrayées dans le but d'assurer la fiabilité du système sont capitalisées. Le coût des éléments d'actif vendus, retirés ou abandonnés ainsi que l'amortissement cumulé s'y rapportant, sont supprimés des comptes lors de l'aliénation. Les gains ou les pertes lors de l'aliénation sont crédités ou imputés aux résultats.

L'amortissement est enregistré selon la méthode linéaire, d'après les durées utiles estimatives des éléments d'actif.

(d) Programme de réhabilitation du Canal Welland

Le financement reçu du gouvernement du Canada envers ce programme est comptabilisé en le portant au crédit des coûts pour les projets d'investissement y reliés entrepris au cours de l'exercice, l'amortissement devant être calculé sur la somme nette.

(e) Prestations de cessation d'emploi

Les employés de l'Administration ont droit à des prestations particulières lors de leur cessation d'emploi ainsi que le prévoient leurs contrats de travail et les conditions d'emploi. L'élément du passif à l'égard de ces prestations est inscrit aux comptes au fur et à mesure que s'accumulent les prestations pour les employés.

(f) Régime de pensions de retraite

Tous les employés de l'Administration font partie du Régime de pensions de retraite de la Fonction publique, qui est administré par le gouvernement du Canada. Les contributions au régime sont exigées et des employés et de l'Administration. Ces contributions représentent le passif total de l'Administration et elles sont comptabilisées de façon courante.

(g) Régime d'assurance-vie des employés

L'Administration fournit un régime annuel d'assurance-vie pour ses employés selon une méthode d'auto-assurance. Les surplus, les primes et les insuffisances du régime sont ajoutés aux revenus et (ou) aux dépenses de l'exercice auxquels ils s'appliquent.

(h) Pont des Mille-Îles

En septembre 1976, le ministre des Transports a confié à l'Administration la gestion et l'exploitation du Pont des Mille-Îles tandis que la valeur immobilisée était dévolue à Sa Majesté, du chef du Canada. Les dépenses en capital effectuées subséquemment par l'Administration pour améliorer le Pont ont été inscrites aux immobilisations. Les bénéfices non répartis du Pont représentent ses bénéfices accumulés depuis septembre 1976.

Les présents états financiers déclarent de manière distincte l'exploitation du Pont des Mille-Îles en prenant pour acquis que sa gestion et son exploitation par l'Administration sont autonomes par rapport à l'exploitation de la Voie maritime.

3. Débiteurs à long terme

L'Administration a conclu des accords contractuels à long terme pour la vente d'une parcelle de terrain et pour le recouvrement des coûts reliés à la construction de certaines installations. Les débiteurs à long terme suivants n'avaient pas réglés au 31 mars :

	1989	1988
	(en milliers de dollars)	
Une créance venant à échéance en 1995 et portant intérêt à 5½%, comportant le remboursement annuel d'une somme de 28 000 \$, capital et intérêts réunis	115 \$	135 \$
Une créance venant à échéance en 1990 et ne portant pas intérêt, comportant le remboursement annuel d'une somme de 33 952 \$	34	68
	<u>149 \$</u>	<u>203 \$</u>

4. Placements à long terme

Afin d'établir une provision quant aux grands projets d'amélioration des immobilisations pour la Voie maritime du Saint-Laurent et la réfection de la travée canadienne du Pont des Mille-Îles, et pour les prestations de cessation d'emploi à venir, l'Administration a mis à part les placements à long terme qui suivent

	1989	1988
	(en milliers de dollars)	
Amélioration des immobilisations		
— Obligations du Canada		
Coût, échéance à diverses dates jusqu'en 1995	14 940 \$	14 940 \$
Valeur au pair 15 000 \$ (1988 - 15 000 \$)		
Valeur au marché 14 459 \$ (1988 - 15 117 \$)		
— Bons du trésor, échéance en mai 1989	8 500	—
Valeur au marché 8 500 \$		
— Certificats de placement, échéance en mars 1990	5 000	5 000
Valeur au marché 5 000 \$ (1988 - 5 000 \$)		
	<u>28 440</u>	<u>19 940</u>
Prestations de cessation d'emploi :		
— Dépôt dans le Fonds du Revenu consolidé	—	13 000
— Bon du Trésor, échéant en mai 1989		
Valeur du marché 13 000 \$	13 000	—
	<u>13 000</u>	<u>—</u>
	<u>41 440 \$</u>	<u>32 940 \$</u>

5. Filiales et apparentés

Les placements dans les filiales en propriété exclusive comportent les éléments suivants :

	Nombre d'actions	Coût
L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltée (A.P.G.L.)	15	1 500 \$
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (P.J.C.C.)	1	100
La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée (C.P.I.V.m.)	8	8 000
		<u>9 600 \$</u>

Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1989, l'Administration a fourni à la P.J.C.C. certains services administratifs pour lesquels elle a réclamé 745 000 \$ (1988 - 627 000 \$). Au 31 mars 1989, la somme de 189 000 \$ n'était pas réglée (1988 - 79 000 \$).

Chaque année civile, la C.P.I.V.m. verse une redevance d'utilisation à l'Administration (1988 - 182 580 \$; 1987 - 368 000 \$) afin d'amortir, pour l'Administration, les frais de construction et d'intérêt reliés au Pont du chenal nord. Au 31 mars 1989, 5,6 M\$ (1988 - 5,8 M\$) en frais de construction n'avaient pas été amortis. Au cours de l'exercice 1987, une diminution de 5,3 M\$ a été le résultat de l'annulation de l'intérêt comme l'explique la note 7.

La Garde côtière canadienne fournit à l'Administration les services d'aide à la navigation. L'honoraire versé par l'Administration pour ce service au cours de l'exercice s'est élevé à 545 000 \$ (1988 - 525 000 \$).

6. Immobilisations

	Taux d'amortissement	1989			1988
		Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Valeur nette
(en milliers de dollars)					
Voie maritime :					
Terrain	—	30 100 \$	— \$	30 100 \$	30 324 \$
Chenaux et canaux	1%	249 108	71 166	177 942	180 433
Écluses	1%	236 814	87 512	149 302	151 614
Ponts et tunnels	2%	101 428	43 881	57 547	50 415
Bâtiments	2%	12 045	6 740	5 305	5 476
Matériel	2-20%	28 064	13 126	14 938	15 046
Travaux de réfection	1%	121 458	24 114	97 344	107 720
Ouvrages en voie de construction	—	969	—	969	2 430
		<u>779 986</u>	<u>246 539</u>	<u>533 447</u>	<u>543 458</u>
Pont des Mille-Îles :					
Améliorations	2%	1 575	311	1 264	1 273
		<u>781 561 \$</u>	<u>246 850 \$</u>	<u>534 711 \$</u>	<u>544 731 \$</u>

Programme de réhabilitation du Canal Welland

En 1985, l'Administration a embauché des experts-conseils pour en faire l'examen en détail et faire rapport sur la condition des structures du système. Le rapport fut présenté au cours de 1986 et en conséquence un programme septennal de 175 M\$ en réhabilitation a été conçu pour réaménager le canal Welland et s'assurer du prolongement de l'aspect sûr et fiable d'une voie d'eau jusqu'au cours du 21^e siècle. Le programme comporte le radoub des murs des écluses, le caractère stable des berges du canal et des murs qui y accèdent ainsi que la réfection des structures subordonnées.

Au cours de 1986, le gouvernement du Canada a approuvé les fonds qui permettent de financer le Programme de réhabilitation du canal Welland pour une somme qui ne doit pas dépasser 175 \$ millions au cours d'une période de sept ans comme il suit :

<u>1986-1987</u>	<u>1987-1988</u>	<u>1988-1989</u>	<u>1989-1990</u>	<u>1990-1991</u>	<u>1991-1992</u>	<u>1992-1993</u>	<u>TOTAL</u>
			(en millions de dollars)				
13,2	24,5	25,4	26,9	27,3	28,7	29,0	175,0

À ce jour le financement du gouvernement fédéral s'est élevé à 63,1 M\$ qui ont été dépensés en entier pour le programme et ont été défalqués des ouvrages y reliés en voie de construction. Au 31 mars 1989, 57,107 M\$ de la somme approuvée pour les trois premières années furent reçus. Le solde de 5,993 M\$ est ajouté aux comptes débiteurs.

7. Capital d'apport

Au 1^{er} avril 1977, des emprunts auprès du Canada d'une somme de 624,95 M\$ ont été convertis en avoir en vertu d'un crédit parlementaire. Cette somme a été enregistrée en tant que capital d'apport. L'intérêt non acquitté se chiffrant à 210 M\$ sur ces prêts n'a pas été converti et il est déclaré au bilan en tant qu'intérêt reporté.

En décembre 1987, à même le Crédit 2c, Transports, à la fois l'intérêt non acquitté et le capital d'apport firent l'objet d'une remise de la part du gouvernement du Canada.

L'Administration a comptabilisé la radiation de l'intérêt reporté en réduisant le déficit de 1987-1988 par 177,2 M\$ et en inscrivant à la baisse les éléments d'actif par 32,8 M\$ millions ce qui représente l'intérêt capitalisé lors de la construction.

Le crédit parlementaire autorisant la conversion en 1977 des emprunts auprès du Canada en avoir autorise également le Ministre à fixer, de temps à autre, le montant qui devra être versé annuellement par l'Administration à même ses revenus de péages, à titre de rendement sur le capital. Aucun rendement sur le capital n'a été exigé au cours des exercices terminés les 31 mars 1989 et 1988.

8. Impôts sur le revenu

L'Administration en tant que société d'État fédérale prescrite est assujettie aux dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu. L'Administration n'est pas assujettie aux impôts provinciaux.

L'Administration est d'avis que la remise de l'intérêt reporté par le gouvernement du Canada (voir la note 7) n'entraînera aucune obligation fiscale importante. En ce moment, les discussions persistent entre l'Administration et le ministère du Revenu national pour résoudre cette question.

Présentement, la fraction non amortie du coût en capital pour fins d'impôt dépasse la valeur comptable nette des immobilisations d'environ 219 M\$. L'incidence fiscale de cet excédent n'a pas été inscrit aux comptes de l'Administration. S'il s'avérait que l'Administration ne reçoive pas une décision à son avantage, ce dépassement serait réduit d'à peu près 210 M\$. L'Administration a accumulé également des coûts de recherche et développement d'environ 4 M\$ qui sont disponibles pour réduire l'impôt sur le revenu des exercices futurs.

C'est pourquoi aucun passif fiscal, soit courant, soit reporté, n'a été établi.

9. Engagements

Les engagements contractuels liés aux dépenses en immobilisations et autres dépenses, y compris le Programme de réhabilitation du canal Welland, se chiffraient au 31 mars 1989 à 3,1 M\$ (1988 - 1,7 M\$).

L'Administration s'est engagée à effectuer des versements futurs minimums sur les baux de location-exploitation, exigés pour les locaux à bureaux pour une échéance supérieure à un exercice, comme il suit :

	(en milliers de dollars)
1989/1990	269
1990/1991	269
1991/1992	269
1992/1993	269
1993/1994	269
exercices ultérieurs	694

10. Éventualités

Il y a une somme totale de 77,1 M\$ en réclamations intentées contre l'Administration à la suite d'un bris du pont de Valleyfield en novembre 1984, du renversement en octobre 1985 du mur de l'Écluse 7, pour compensation et dommages à l'égard de l'expropriation de terrains et autres réclamations. L'Administration conteste toutes ces réclamations et leur dénouement ne peut être établi présentement. Cependant, la direction est d'avis que ces actions en justice n'entraîneront pas de pertes relativement importantes pour l'Administration. L'Administration est également requérante dans certains autres procès ou réclamations en cours ou dont elle menace.

RÉTROSPECTIVE QUINQUENNALE

	<u>1988/89</u>	<u>1987/88</u>	<u>1986/87</u>	<u>1985/86</u>	<u>1984/85</u>
	(en milliers de dollars)				
SECTEUR MONTRÉAL-LAC ONTARIO					
Revenus	<u>28 706 \$</u>	<u>27 594 \$</u>	<u>26 672 \$</u>	<u>25 482 \$</u>	<u>30 560 \$</u>
Dépenses	<u>31 871</u>	<u>31 440</u>	<u>31 583</u>	<u>30 971</u>	<u>33 554</u>
Bénéfice (perte) d'exploitation	<u>(3 165)</u>	<u>(3 846)</u>	<u>(4 911)</u>	<u>(5 489)</u>	<u>(2 994)</u>
Revenus de placements	<u>2 365</u>	<u>2 020</u>	<u>2 153</u>	<u>2 547</u>	<u>3 433</u>
Bénéfice net (perte)	<u>(800)</u>	<u>(1 826)</u>	<u>(2 758)</u>	<u>(2 942)</u>	<u>439</u>
SECTEUR WELLAND					
Revenus	<u>35 991</u>	<u>32 945</u>	<u>29 627</u>	<u>25 653</u>	<u>32 453</u>
Dépenses	<u>40 088</u>	<u>39 081</u>	<u>33 702</u>	<u>51 217</u>	<u>39 064</u>
Bénéfice (perte) d'exploitation	<u>(4 097)</u>	<u>(6 136)</u>	<u>(4 075)</u>	<u>(25 564)</u>	<u>(6 611)</u>
Revenus de placements	<u>2 980</u>	<u>2 474</u>	<u>2 471</u>	<u>3 305</u>	<u>3 616</u>
Bénéfice net (perte)	<u>(1 117)</u>	<u>(3 662)</u>	<u>(1 604)</u>	<u>(22 259)</u>	<u>(2 995)</u>
TOTAL					
Revenus	<u>64 697</u>	<u>60 539</u>	<u>56 299</u>	<u>51 135</u>	<u>63 013</u>
Dépenses	<u>71 959</u>	<u>70 521</u>	<u>65 285</u>	<u>82 188</u>	<u>72 618</u>
Bénéfice (perte) d'exploitation	<u>(7 262)</u>	<u>(9 982)</u>	<u>(8 986)</u>	<u>(31 053)</u>	<u>(9 605)</u>
Revenus de placements	<u>5 345</u>	<u>4 494</u>	<u>4 624</u>	<u>5 852</u>	<u>7 049</u>
Bénéfice net (perte)	<u>(1 917) \$</u>	<u>(5 488) \$</u>	<u>(4 362) \$</u>	<u>(25 201) \$</u>	<u>(2 556) \$</u>
PONT DES MILLE-ÎLES					
Revenus	<u>1 935 \$</u>	<u>1 457 \$</u>	<u>1 160 \$</u>	<u>896 \$</u>	<u>900 \$</u>
Dépenses	<u>340</u>	<u>388</u>	<u>507</u>	<u>450</u>	<u>446</u>
Bénéfice (perte)	<u>1 595 \$</u>	<u>1 069 \$</u>	<u>653 \$</u>	<u>446 \$</u>	<u>454 \$</u>